

INTERPELLATION von Alfred Heer (SVP, Zürich), Peter Good (SVP, Bauma) und Mitunterzeichnende

betreffend Fehlinvestition Swiss und Zukunft Flughafen Zürich

Am 13. Januar 2002 hat das Zürcher Stimmvolk einem Kredit für die Crossair, heute Swiss, von 300 Millionen Franken zugestimmt, nachdem die Befürworter und hier insbesondere der Regierungsrat sowie der gescheiterte ehemalige Chef Andre Dose mit euphemistischen Aussagen die Bevölkerung knapp auf ihre Seite zu ziehen vermochten. Rund zweieinhalb Jahre nach dieser Abstimmung zeichnet sich ab, dass die schlimmsten Befürchtungen der Gegner dieses Kredites sogar noch übertroffen werden. Der seinerzeit zuständige Regierungsrat hat in einem Interview mit der NZZ vom 15. Dezember 2001 folgende Aussagen gemacht: „Wir sind auf Grund der Ausgangslage, wie sie sich weltweit im Lufttransport stellt - eine schwierige Situation mit Frequenzrückgängen und Überkapazitäten - in einer guten Lage, weil wir im Markt Kostenführerschaft anbieten können und daraus einen wesentlichen Vorteil haben gegenüber der Konkurrenz. Wir haben eine überdurchschnittliche Eigenkapitalisierung der Gesellschaft mit 35 Prozent, üblich sind sonst zwischen 20 und 26 Prozent. Das ergibt insgesamt eine Erfolgschance, die ich persönlich auf über 60 Prozent einschätze.“ Ferner: „Wir haben einen Vertreter im Verwaltungsrat: Es ist der Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Peter Siegenthaler. Wir haben natürlich geschaut, dass man einen bestqualifizierten Verwaltungsrat einsetzen kann. Damit haben wir eine wesentliche Führungsaufgabe erfüllt, nämlich die Bestellung der Gesellschaft mit den besten Leuten für diesen Job.“ Weiter: „Unsere Vorstellung ist aber, dass man sich aus diesem Engagement auch wieder zurückziehen soll. In diesem Sinne ist es eine Starthilfe - selbstverständlich auch mit dem Hintergedanken, dass sich das Aktienpaket lohnt und eine angemessene Risikoprämie für den Steuerzahler resultiert. Die öffentliche Hand darf unternehmerisch denken.“ Auf die Frage der NZZ: „Wenn die Crossair wider Erwarten dereinst doch mehr Geld benötigen sollte als vorgesehen - sind Sie der Meinung, dass der Kanton Zürich dann ebenfalls Zusatzkredite sprechen sollte?“, gab der Volkswirtschaftsdirektor folgende Antwort: „Nein, die Chance für die Gesellschaft ist jetzt gegeben; nachher muss es einen normalen Verlauf nehmen. Es geht nicht um den Aufbau einer Staatsairline, sondern um eine Starthilfe. Dabei wird es bleiben müssen.“ Am 21. Mai 2004 darf man dann aus dem Tagesanzeiger entnehmen, dass die Informationsbeauftragte der Volkswirtschaftsdirektion im Zusammenhang mit einer Kapitalerhöhung folgendes aussagt: „Das muss zum gegebenen Zeitpunkt diskutiert werden.“

210/2004

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie begründet der Regierungsrat seine bereits damals falsche Aussage, dass die Swiss die Kostenführerschaft habe?
2. Ist der Regierungsrat tatsächlich der Meinung, dass er seine Führungsaufgabe bei der Besetzung des Verwaltungsrates erfüllt hat? Was konkret hat Siegenthaler an Positivem im Verwaltungsrat der Swiss für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler erreicht?
3. Wieso träumte der Regierungsrat davon, dass die Investition in die Crossair jemals eine Risikoprämie abwerfen würde? Auf welcher Basis hat der Regierungsrat diese Aussage gemacht?

4. Gilt das vom ehemaligen Volkswirtschaftsdirektor abgegebene Versprechen nicht mehr, dass es sich bei den 300 Millionen Franken nur um eine Starthilfe handelte. Wieso spricht die gleiche Volkswirtschaftsdirektion heute davon, dass eine Kapitalerhöhung mit Beteiligung des Kantons Zürich zum gegebenen Zeitpunkt diskutiert werden muss?
5. Ist der Regierungsrat bereit, das Aktienkapital der Swiss vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen zu übertragen, damit dieses bei einem günstigen Zeitpunkt abgestossen werden kann?
6. Hat der Kanton Zürich als Grossaktionär beim Flughafen Zürich ein Notszenario bereit, falls die Swiss Konkurs gehen sollte, weiter redimensioniert wird, oder in einer anderen Airline aufgehen sollte?
7. Sieht der Regierungsrat nicht auch einen grossen, unüberwindbaren Interessenkonflikt Hauptaktionär des Flughafens Zürich zu sein und gleichzeitig Aktionär am grössten Airlinekunden dieses Flughafens?
8. Ist der Regierungsrat bereit, das Versprechen des ehemaligen Volkswirtschaftsdirektors einzuhalten und sich nicht an einer Kapitalerhöhung zu beteiligen und ist er im Sinne einer Entflechtung seiner Interessen bereit, sich mittelfristig ganz aus der Swiss zu verabschieden?
9. Wie beurteilt der Regierungsrat seine Kampagne für den Crossairkredit über 300 Millionen Franken? Ist er bereit, sich für die komplette Falschinformation bei der Zürcher Bevölkerung zu entschuldigen?

Die Geschichte der Swiss gilt nicht als Erfolgsstory sondern fällt eher unter die Rubrik Pleiten, Pech und Pannen. Sämtliche Versprechen haben sich als falsch erwiesen und seit Gründung der neuen Airline wird kräftig gewurstelt. Der Regierungsrat als einer der grossen Promotoren der neuen Airline muss nun klar Stellung beziehen, damit grosser Schaden für die Steuerzahler des Kantons Zürich abgewendet werden kann.

Alfred Heer
Peter Good

Ch. Achermann	E. Bachmann	H. Badertscher	Hr. Bär	E. Brunner
Hr. Frei	B. Grossmann	L. Habicher	F. Hess	H.-H. Heusser
R. Isler	J. Jucker	J. Leuthold	P. Mächler	O. Meier
Ch. Mettler	E. Meyer	U. Moor	W. Müller	S. Ramseyer
H.H. Raths	A. Schneider	R. A. Siegenthaler	I. Stutz	L. Styger
A. Suter	T. Toggweiler	T. Weber	H. Wuhrmann	C. Zanetti
H. Züllig				